Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2426**

16. Wahlperiode 22. 08. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rainder Steenblock, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Ulrike Höfken, Hans-Josef Fell, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Dr. Harald Terpe und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungen für den Weiterbau der Autobahn 20

Die Ostseeautobahn A 20 von Lübeck nach Stettin wurde als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE Nr. 10) nach elfjähriger Bauzeit im Dezember 2005 fertig gestellt. Als Nord-West-Umfahrung Hamburgs mit fester Elbquerung bei Glückstadt soll die A 20 nach Westen in Richtung Niedersachsen weitergeführt werden.

Alle acht Streckenabschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein einschließlich Elbquerung sind im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Auch im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die A 20 in Schleswig-Holstein in vollem Umfang in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Die Weiterführung der A 20 in Niedersachsen ist über die A 22 vorgesehen. Die A 22 ist im BVWP jedoch dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht sowie mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag zugeordnet.

Der erste Streckenabschnitt der Weiterführung der A 20 von Lübeck (A 1) bis Geschendorf (B 206) ist seit 2004 im Bau, für den zweiten Abschnitt von Geschendorf bis Weede läuft das Planfeststellungsverfahren. Für die Abschnitte 3 bis 8 von Weede bis zur Kreisstraße 28 in Niedersachsen inklusive der Elbquerung bei Glückstadt steht die Linienbestimmung seit Juli 2005 fest. Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat das Ziel, bis 2010 die Planfeststellungsbeschlüsse für alle Streckenabschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein zu erreichen.

Für die Landesregierung Schleswig-Holsein besitzt der Weiterbau der A 20 höchste Priorität. Für die privat zu finanzierende Elbquerung bei Glückstadt gibt es jedoch immer noch keinen Investor. Offen ist auch weiterhin die Anbindung der A 20 in Niedersachsen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Entspricht das tatsächliche Verkehrsaufkommen auf dem Abschnitt der A 20 in Mecklenburg-Vorpommern dem im Planfeststellungsverfahren ermittelten Aufkommen, und wenn nein, aus welchen Gründen ergibt sich die Differenz?
2. Wie sehen die Verkehrsprognosen für die geplante Weiterführung der A 20 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen aus?
3. Wie hoch sind die bisherigen Gesamtkosten (Bau- und Planungskosten) für den Weiterbau der A 20 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen für alle Planungsabschnitte?

4. Welche Kosten für Baumaßnahmen und Planungen sind bisher für die einzelnen Streckenabschnitte in Schleswig-Holstein angefallen?
5. Welche Abschnitte der A 20 werden in den nächsten Fünfjahresplan Straße eingestellt werden?
6. Welche Grunderwerbskosten sind bisher angefallen?

   Welche Flurstücke wurden zu welchen Preisen erworben?
7. Wie sehen die aktuellen Kostenberechnungen für den geplanten privat zu finanzierenden Elbtunnel aus?
8. Mit welchem Finanzierungsanteil des Bundes ist bei einem privat finanzierten Tunnelprojekt zu rechnen?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Erfolgsaussichten eines F-Modells A 20 Elbtunnel vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen mit F-Modellen in Rostock (Warnowquerung) und Lübeck (Herrentunnel), deren Auslastung deutlich unter den Prognosen liegt?
10. Wird die Bundesregierung das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz in der Weise ändern, dass die A 22 als F-Modell realisiert werden könnte?

Berlin, den 22. August 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333